



EMENDA N°
(à MPV nº1089, de 2022)

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

§ 1º. As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.

§ 2º. As relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pelo disposto na legislação trabalhista, pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017 e no disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho.”
(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória, buscando a simplificação do marco regulatório da Aviação Civil, promove profundas alterações ao Código Brasileiro de Aeronáutica. O “Programa Voo Simples”, instituído pela Portaria nº 2.626, de 7 de outubro de 2020, da AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, materializado nessa medida provisória, tem como premissas as necessidades “de reduzir as barreiras regulatórias que dificultam o crescimento do setor aéreo” e de “reduzir os custos administrativos e regulatórios” e como diretrizes, entre outros, “buscar continuamente a simplificação e a desburocratização da atuação da ANAC visando reduzir os custos

SF/22560.20999-43



administrativos”, e “reduzir os custos regulatórios e administrativos”, “fomentar a entrada de novos atores no setor aéreo”, “aumentar a segurança jurídica e a transparência regulatória” “estimular a indústria aeronáutica”.

Contudo, ao fazê-lo, adota excessiva deslegalização, e no art. 174 do CBA, suprime a classificação dos serviços aéreos conforme o regime de sua prestação (público e privado) e seu caráter (regular e não regular), e remete integralmente ao regulamento a ser baixado pela ANAC a própria definição dos serviços aéreos.

Tal proposta coloca em risco a segurança jurídica da prestação desses serviços, inclusive em contrariedade ao disposto nos art. 21, XII, “c” e 175 da Constituição, que submetem os serviços públicos de navegação aérea ao regime de direito público, sob a forma de concessão, permissão ou autorização.

Assim, o transporte aéreo não pode ser integralmente subordinado a normas infralegais, ainda que editadas por Agência Reguladora, pois não se trata de questão que dependa de discricionariedade técnica de um órgão regulador, mas de sua própria natureza, da qual decorre o regime a ser aplicado em cada caso.

Essa questão demanda, ainda, a atenção à legislação que rege a atuação dos profissionais aeronautas, que são definidos na Lei nº 13.475, de 2017, como os tripulantes de aeronaves que exercem as atividades de piloto, comissário de voo e mecânico de voo, e como tripulantes de voo ou de cabine. Segundo o art. 5º da Lei 13.475, os tripulantes de aeronaves exercem suas funções profissionais nos serviços aéreos assim definidos:

I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;

II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;

IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;

V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

Ao afastar a previsão dos regimes ou caráter em que atuam, a Medida Provisória gera conflito com a Lei 13.475, que define a atividades dos aeronautas segundo os regimes e caráter de regularidade, condição que se acha refletida nos

SF/22560.20999-43



*SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Randolfe Rodrigues*

acordos coletivos e contratos de trabalho vigentes, trazendo enorme insegurança jurídica para os profissionais e empresas do setor aéreo.

Para que não parem dúvidas sobre a validade da Lei 13.475, e não persista a contradição entre os diplomas normativos, propomos a presente emenda, que não enumera os serviços aéreos, como atualmente se encontram previstos no CBA, mas apenas define que o regulamento da ANAC a ser editado observe essa classificação ampla, necessária à harmonização das normas legais.

Por todo o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para aprovarmos a presente emenda.

Sala das Sessões,

**Senador RANDOLFE RODRIGUES
(REDE/AP)**

SF/22560.20999-43